dgac

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE

COMMENT OBTENIR UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

Guide à l'attention des futurs exploitants

SEPTEMBRE 2005

SOMMAIRE

INTRODUCTION

LE CADRE DU CONTRÔLE EXERCE PAR L'ÉTAT

LE CONTROLE EXERCE PAR LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE A L'EGARD DES TRANSPORTEURS AERIENS

LES STRUCTURES CHARGEES DE CES CONTROLES

CONTROLE ECONOMIQUE ET JURIDIQUE
CONTROLE TECHNIQUE

LA DEMANDE DE CTA

VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

CONDITIONS RESTRICTIVES

DELAI D'OBTENTION

CONTENU DU DOSSIER

APPRECIATION DE LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE

INSTRUCTION DE LA DEMANDE

L'ETUDE DOCUMENTAIRE
LA VERIFICATION SUR LE TERRAIN DES MOYENS MIS EN ŒUVRE

DELIVRANCE DU CTA

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

SURVEILLANCE CONTINUE

LEXIQUE

ADRESSES ET CONTACTS UTILES

FICHES THEMATIQUES

1 - L'ORGANISATION DE LA DGAC

2 - LE CONTROLE DES EXPLOITANTS

3 - LA PROCEDURE D'INSTRUCTION DU CTA

4 - LES PRINCIPAUX TEXTES DE REFERENCE

5 - POUR SE PROCURER LES TEXTES REGLEMENTAIRES

6 - Les exigences réglementaires à respecter - **ORGANISATION DE L'EXPLOITANT**

7 - Les exigences réglementaires à respecter - **SYSTEME QUALITE**

8 - Les exigences réglementaires à respecter **- MAINTENANCE DES AERONEFS**

9 – Les exigences réglementaires à respecter **- LES APPROBATIONS ACCEPTATIONS A OBTENIR**

10 - Les exigences réglementaires à respecter - **COMPETENCES ET CONTROLES DES EQUIPAGES**

11 - AFFRETEMENTS D'AERONEFS

12 – EXIGENCES DE CTA

INTRODUCTION

Le transport aérien public est une activité réglementée. Il est défini dans le Code de l'Aviation Civile comme consistant à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.

Le présent guide a pour vocation d'informer les entreprises de transport aérien en cours de création sur les conditions à réunir pour répondre aux principales exigences qui leur seront imposées en matière de contrôle technique.

Il décrit le cadre réglementaire en vigueur, indique les interlocuteurs compétents dans chaque domaine et détaille le processus qui conduit à la délivrance du certificat de transporteur aérien.

Des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès des Directions de l'aviation civile (DAC) ou sur le site internet de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.aviation-civile.gouv.fr

Avertissement

Ce document n'a pas pour objet de détailler le contrôle économique et juridique auquel sont soumises les entreprises de transport aérien. Il appartient aux postulants de prendre contact avec l'organisme habilité (voir pages 4 et 5) pour que les procédures nécessaires à l'obtention d'une licence de transporteur aérien leur soient présentées.

Dans tous les cas, l'entreprise est invitée à se procurer les textes législatifs et réglementaires régissant les activités de transport aérien (voir fiche 4).

Ce guide ne traite pas de la délivrance des certificats de navigabilité (CDN), certificats de limitation de nuisances (CLN) certificats d'immatriculation (CI) ou licences radio, documents individuels liés à l'appareil (et à son propriétaire pour le CI).

Il ne concerne pas non plus les entreprises dont l'activité se limite aux baptêmes aériens, qui font l'objet d'une réglementation spécifique.

LE CADRE DU CONTRÔLE EXERCE PAR L'ÉTAT

Trois documents sont indispensables pour exercer une activité de transporteur aérien.

- Le **certificat de transporteur aérien (CTA)** est délivré après que l'entreprise a présenté des garanties techniques suffisantes, démontrant à la DGAC qu'elle est en mesure de respecter la réglementation technique applicable.

- La **licence d'exploitation de transporteur aérien** est attribuée sous la forme d'un arrêté (nommé ici par commodité "arrêté licence") au vu des garanties morales, financières et techniques présentées par l'entreprise.

- L'**autorisation d'exploiter des services aériens** vient préciser la ou les zones d'activité de l'entreprise. Elle prend la forme d'un arrêté (ou d'une décision) désigné ici par commodité « arrêté exploitation », à ne pas confondre avec "l'arrêté licence", bien qu'en pratique les deux textes soient souvent produits initialement à la même date et par le même signataire.

LE CONTROLE EXERCE PAR LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC) A L'EGARD DES TRANSPORTEURS AERIENS

- Le contrôle économico-juridique rassemble toutes les actions relatives à l'attribution et aux modifications de la licence de transporteur aérien et de "l'arrêté exploitation" associé. Il s'agit de s'assurer que la société concernée présente, dès le départ et en permanence par la suite, des garanties morales et financières suffisantes pour exercer une activité de transport aérien, ainsi que de juger le cas échéant de l'opportunité de ses demandes de services aériens en fonction du réseau existant.

- **Le contrôle technique** rassemble toutes les actions relatives à la délivrance et aux modifications ultérieures du certificat de transporteur aérien. Il s'agit de vérifier, initialement et en continu par la suite, que la société satisfait aux exigences requises par la réglementation technique pour assurer l'exploitation de ses aéronefs en transport aérien public. Il s'agit également, le cas échéant, de lui accorder un certain nombre d'autorisations spécifiques : atterrissage à minima réduits (catégorie II, III), RVSM, BRNAV, SMUH, etc.
La réglementation applicable en France dans ce domaine est pour l'essentiel issue de normes communes édictées par les Autorités conjointes de l'aviation civile (JAA). Une part importante de ces textes est aujourd'hui intégrée dans les règlements de l'Union européenne.

LES STRUCTURES CHARGEES DE CES CONTROLES *(voir fiche 2)*

CONTROLE ECONOMIQUE ET JURIDIQUE

Cas 1 : l'entreprise répond à **au moins une des trois conditions** suivantes :
- elle exploite au moins un aéronef d'une masse maximale au décollage supérieure ou égale à 10t et/ou d'une capacité supérieure ou égale à 20 sièges ;
- son CA annuel est supérieur à 3 millions d'euros ;
- elle exploite au moins une ligne régulière.

C'est la **Direction de la Régulation Economique (DRE)**, située au siège de la DGAC à Paris, qui exerce le contrôle économique et juridique de l'entreprise au nom du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Cas 2 : l'entreprise **cumule** les trois conditions suivantes :
- elle exploite exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 t et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges ;
- son CA annuel est inférieur ou égal à 3 millions d'euros ;
- elle n'exploite pas de lignes régulières.

C'est la **Direction de l'Aviation civile (DAC)**[1] dans laquelle est situé le siège social de l'entreprise qui exerce le contrôle économique et juridique de l'entreprise.

[1] Pour faciliter la lecture, le terme générique "DAC" est utilisé dans le présent guide indifféremment pour les DAC de métropole et les services équivalents d'Outre Mer.

Si l'entreprise se trouve dans ce cas, il lui est donc conseillé de placer son siège social et son établissement principal sur le territoire d'une seule DAC, afin de ne pas multiplier le nombre de ses interlocuteurs.

Pour en savoir plus sur les procédures nécessaires à l'obtention d'une licence de transporteur aérien, il appartient à l'entreprise de prendre contact avec l'organisme responsable : la DRE ou la DAC de rattachement, selon les cas.

CONTROLE TECHNIQUE

L'organisme chargé du contrôle technique des entreprises françaises de transport aérien est le service déconcentré de la DGAC sur le territoire duquel se trouve l'établissement principal de la compagnie[2] :

- Directions de l'Aviation Civile (DAC) en France métropolitaine et dans les Antilles et en Guyane
- Service de l'Aviation Civile dans l'Océan Indien et à Saint Pierre et Miquelon
- Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie

L'établissement principal correspond généralement au site où sont regroupées les directions de l'exploitation et de l'entretien de l'entreprise. Si celles-ci sont situées sur le territoire de deux DAC différentes, il appartient à ces dernières de se concerter pour déterminer laquelle assume la responsabilité du contrôle technique de l'entreprise.

Dans le cadre de l'étude du dossier et de la mise en ligne des appareils et équipages de l'entreprise postulante, la DAC fait appel à l'expertise d'autres organismes de la DGAC :

- Le Groupement pour la sécurité de l'Aviation civile (GSAC) lui fournit son avis pour les questions qui relèvent de l'entretien des aéronefs ;
- La Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) en fait de même à propos de certaines parties du manuel d'exploitation et sur certaines autorisations ;
- L'Organisme de contrôle en vol (OCV) intervient dans le processus de lâcher des premiers équipages.

[2] Le contrôle technique de la société Air France est assuré directement par la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS).

LA DEMANDE ET LA DELIVRANCE DU CTA

VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

Avant le dépôt d'un dossier complet de demande de CTA, une phase d'information et d'évaluation permet au postulant de présenter à la DAC son projet et les moyens matériels, financiers et humains dont il dispose déjà ou qu'il compte mettre en œuvre. Au cours de cette phase, la DAC cerne les intentions du postulant afin de mieux le conseiller, décrit le processus de délivrance du CTA et précise les documents et informations à joindre à la demande initiale ainsi que leurs modalités pratiques de dépôt en attirant l'attention sur les délais requis pour l'instruction de la demande initiale de délivrance du CTA. La DAC présente au postulant la liste des approbations/acceptations fondamentales à obtenir préalablement à la délivrance du CTA et l'informe qu'il devra demander les approbations/acceptations spécifiques ou particulières qui lui seront nécessaires.

Elle indique à l'entreprise la liste des règlements techniques en vigueur ayant trait au CTA, les endroits où se les procurer, ainsi que les services de la DGAC en charge de les faire appliquer. En particulier la DAC détermine la réglementation applicable en matière d'entretien (partie M sous partie G du règlement CE 2042/2003 ou sous partie M du règlement OPS 1 ou OPS 3). *(voir fiche 12).*

La DAC effectue une première analyse de la faisabilité du projet présenté, notamment en termes d'adéquation entre les intentions de l'entreprise et les moyens prévus.

Cette phase d'évaluation préalable s'achève par l'envoi d'un courrier confirmant la liste des actions à entreprendre pour mener à terme le projet. De plus, les éventuels points soulevant des difficultés réglementaires sont précisés.

CONDITIONS RESTRICTIVES

Une même société ne peut détenir deux CTA. Pour obtenir un CTA en France :

- le postulant ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre autorité ;
- le postulant ne peut exploiter que des aéronefs immatriculés en France, sauf accord de la DGAC et de l'Autorité équivalente dans l'État d'immatriculation (situation exceptionnelle).

DEPOT DE LA DEMANDE INITIALE

La réglementation[3] prévoit un délai minimal de 90 jours entre le dépôt du dossier de demande initiale de CTA et le début de l'exploitation envisagé avec possibilité de dépôt du manuel d'exploitation 60 jours avant le début d'exploitation.

Mais ce délai ne court qu'à compter de la date de dépôt d'un dossier complet, ce qui est parfois difficile à mettre en œuvre pour certains postulants, compte tenu de la quantité de documentation à élaborer. En conséquence, le postulant peut solliciter de la DAC de déposer par parties le dossier de demande initiale. Dans ce cas, un calendrier peut être demandé par la DAC.

CONTENU DU DOSSIER

Le dossier de demande initiale doit comprendre :

• le nom officiel, la raison commerciale et l'adresse de la société (extrait K-bis) ;
• une description de l'exploitation envisagée, notamment la date prévue de début d'exploitation ;
• une description de l'organisation de l'encadrement ;
• le nom du dirigeant et des principaux responsables pressentis (notamment les responsables désignés pour les domaines Opérations Aériennes, Entretien, Formation, Opérations Sol et Qualité) accompagnés de leurs qualifications et expériences ;
• le Manuel d'exploitation, couramment désigné sous le vocable « Manex » ;
• le nombre et type d'aéronefs envisagés ;
• les documents d'entretien suivants dans le cas des sociétés soumises à la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003 :
  • Manuel de spécifications de gestion de maintien de la navigabilité (MGN) et les éventuels contrats de gestion du maintien de la navigabilité ;
  • Compte Rendu Matériel (C.R.M) ;
  • Les formulaires 4 AESA des personnels concernés

[3] OPS 1 (3).185

• Les programmes d'entretien des appareils exploités ;
• Les spécifications techniques du contrat d'entretien conclu le cas échéant avec le ou les ateliers Partie 145 sous-traitants (voir page 20) ;

Pour les sociétés soumises à la sous partie M de l'OPS 1 ou de l'OPS 3 :
• Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) ;
• Manuel d'entretien (ME) de chaque type d'appareil exploité ;
• Compte Rendu Matériel (C.R.M) ;
• Spécifications techniques du contrat d'entretien conclu le cas échéant avec le ou les ateliers Partie 145 sous-traitants (voir page 20) ;

Destinataires des éléments du dossier

L'ensemble du dossier de demande initiale est transmis à la DAC, à l'exception des éléments relatifs à l'entretien, transmis au GSAC local accompagnés d'un bordereau que le postulant transmet à la DAC.

APPRECIATION DE LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE

Les documents et manuels inclus dans ce dossier représentent un important travail de rédaction. En pratique, de nombreux échanges sont à prévoir avec la DAC (et le GSAC pour ce qui concerne les Programmes d'entretien, le MGN (ou le MME)), avant que le dossier ne soit considéré comme recevable.
C'est en fonction de l'avis du GSAC et de l'analyse des autres documents que la DAC détermine si le dossier est suffisant pour constituer une demande initiale de CTA.
Si la demande est jugée non pertinente et/ou incomplète, la DAC ou le GSAC le notifie en indiquant les lacunes constatées, les délais d'instruction ne commençant à courir qu'après le dépôt des éléments complémentaires

INSTRUCTION DE LA DEMANDE

L'instruction de la demande passe en premier lieu par l'étude des documents déposés par le postulant. La DAC examine ainsi dans le détail la conformité à la réglementation des éléments transmis dans la demande initiale de CTA.
Elle procède ensuite à la vérification sur le terrain des moyens mis en place par l'entreprise pour démarrer son exploitation. Il s'agit alors pour la DAC d'évaluer globalement la capacité du postulant à se mettre en conformité avec le référentiel réglementaire et, en particulier, de veiller à la cohérence entre les moyens mis en place et les documents inclus dans la demande de CTA.
Des fiches développent les exigences réglementaires spécifiques à certains domaines.

1. L'ETUDE DOCUMENTAIRE

Organisation et infrastructures*(voir fiche 6)*
• Acceptabilité du dirigeant responsable et des responsables désignés,
• Adéquation des prévisions en locaux ainsi qu'en moyens de communication et informatiques à l'exploitation envisagée,
• Pertinence des méthodes de supervision, procédures et responsabilités nécessaires au contrôle exercé par l'exploitant en matière de sécurité des vols.

Système Qualité *(voir fiche 7)*
Examen de son acceptabilité au vu :
• de la politique qualité de l'entreprise ;
• des compétences et de la position dans l'organisation du responsable qualité, du personnel affecté au service qualité (en tant que de besoin) et des auditeurs ;
• des programmes prévisionnels d'audits et de contrôles qualité ;
• de la documentation et maîtrise documentaire;
• de la politique en matière de maîtrise des sous-traitants (y compris affrètement de compagnies) ;
• de l'information et de la formation du personnel à la qualité.

Matériel volant
Vérification du fait que les aéronefs devant être exploités seront bien dotés des équipements prévus par

la réglementation[4].

Entretien *(voir fiche 8)*
Vérification par le GSAC et la DAC du fait que le système d'entretien du postulant, décrit dans le MGN (ou le MME) et les programmes d'entretien, correspondent aux exigences de la réglementation.

Exploitation *(voir fiche 9)*
Examen du manuel d'exploitation et instruction des demandes d'approbations et/ou d'acceptations fondamentales ou spécifiques faites par le postulant.

Personnels navigants *(voir fiche 10)*
• Adaptation des prévisions en personnels navigants (quantité et qualifications) à l'exploitation envisagée,
• Conformité à la législation en vigueur des dispositions relatives au temps de travail des équipages,
• Étude du programme de formation des navigants (qualification ou adaptation au type d'aéronef, adaptation à l'exploitation, stage CDB).
Ce programme d'entraînement et de contrôles périodiques doit être déposé et lorsque nécessaire approuvé. Cependant, sa mise en œuvre avant le démarrage de l'exploitation implique le plus souvent l'adoption de dispositions particulières, notamment le recours à des instructeurs ou des examinateurs extérieurs au postulant. Ceci nécessite une coordination préalable entre la DAC, l'OCV, la DCS et l'encadrement opérationnel du postulant.
Un calendrier de dépôt du programme sera exigé s'il n'est pas fourni avec le dossier de demande initiale.

Personnels d'exploitation au sol
• Examen du programme de formation des personnels d'exploitation au sol ayant un impact sur la sécurité (décrit dans la partie D du manuel d'exploitation), en particulier des agents techniques d'exploitation.

Sûreté
Examen des dispositions prises par l'exploitant, afin de s'assurer qu'elles satisfont aux exigences du programme national de sûreté.

2. LA VERIFICATION SUR LE TERRAIN DES MOYENS MIS EN ŒUVRE

Locaux, matériels et documentations disponibles
Une visite des locaux et installations de l'établissement principal de l'entreprise est effectuée par la DAC en présence des responsables désignés concernés et, si possible, du dirigeant, afin de s'assurer d'une part de la disponibilité des moyens et documents nécessaires à l'exploitation des aéronefs, d'autre part du fait que l'encadrement du postulant présente les compétences requises pour s'acquitter correctement de ses fonctions.
Dans le domaine des opérations, la DAC vérifie, au regard du manuel d'exploitation, les moyens mis en place pour assurer la préparation des vols.
Des vérifications du même ordre peuvent être effectuées dans les éventuels établissements secondaires du postulant.

Matériel volant
La DAC contrôle la conformité des équipements de chaque aéronef devant être exploité[5], y compris ceux correspondant aux autorisations spéciales sollicitées par le postulant. Elle s'assure auprès du GSAC que les modifications constatées sur l'aéronef ont bien fait l'objet d'approbations.

Entretien
Le GSAC effectue un audit de l'exploitant sur les aspects entretien pour vérifier que l'ensemble des moyens décrits dans le MGN (ou le MME) et/ou les contrats sont effectivement disponibles.
Les activités de la compagnie n'ayant pas commencé, cet audit de conformité ne peut être que partiel. Un audit complémentaire est programmé par les échelons locaux du GSAC six mois après le début d'exploitation.

[4] voir les sous-parties K, L de l'OPS 1 (3) et l'appendice 1 à l'OPS 1.005 (b)
[5] voir les sous-parties K, L et l'OPS 1 (3) et l'appendice 1 à l'OPS 1.005 (b)

Lorsque des tâches de gestion de maintien de navigabilité sont externalisées, l'audit est étendu au sous-traitant en tant que de besoin.
À l'issue de cet audit, le GSAC transmet un compte rendu d'audit (CRIS) à l'exploitant afin que ce dernier réponde aux éventuels écarts notifiés. Après réponse de l'exploitant, le formulaire 13 AESA est transmis par le GSAC à la DAC.

Formation des personnels
La DAC veille à ce que les personnels navigants aient bien reçu une formation conforme aux programmes déposés et aux dispositions particulières fixées par l'OCV et la DCS.
Elle peut également vérifier les relevés de formation des autres personnels d'exploitation, notamment des personnels chargés de l'assurance qualité et des personnels spécialisés dont les programmes de formation doivent être approuvés (sûreté, matières dangereuses…).

DELIVRANCE DU CTA
La DAC évalue la situation du postulant au regard des exigences réglementaires. Une fois remplies toutes les conditions techniques nécessaires et, le cas échéant, au vu des résultats favorables du contrôle en vol qui peut être exigé préalablement, la DAC délivre le Certificat de Transporteur Aérien.
Les spécifications opérationnelles qui lui sont associées peuvent être modifiées indépendamment du CTA proprement dit.
La DAC transmet le CTA original à l'exploitant avec une lettre d'accompagnement ainsi que les spécifications opérationnelles initiales. Les éventuelles autorisations spécifiques et écarts couverts par des dérogations sont mentionnés explicitement.
Le CTA est toujours limité dans le temps.

AUTORISATIONS SPECIFIQUES
Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes du CTA : B-RNAV, MNPS, ETOPS, RVSM, Catégorie II, Catégorie III, SMUH, transport de marchandises dangereuses.
Ces autorisations ne sont délivrées qu'après examen des dossiers présentés à la DAC par l'exploitant, justifiant qu'il se conforme à l'intégralité des exigences de la réglementation.

SURVEILLANCE CONTINUE
Les services de l'Aviation civile exercent une surveillance permanente à l'égard des exploitants, qui permet notamment de vérifier que ceux-ci remplissent les conditions nécessaires au renouvellement de leurs CTA et autorisations spécifiques, le cas échéant. Ils procèdent régulièrement à des inspections approfondies des compagnies dans le cadre de programmes préétablis ainsi qu'à des contrôles techniques d'exploitation inopinés pour les appareils qui fréquentent les aéroports français.

LEXIQUE

AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
B-RNAV	Basic Area Navigation— Navigation de surface de base
CDB	Commandant de bord
CDN	Certificat de navigabilité
CI	Certificat d'immatriculation
CLN	Certificat de limitations de nuisances
CRM	Compte rendu matériel
CSAM	Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande
CTA	Certificat de transporteur aérien
DAC	Direction de l'aviation civile
DCS	Direction du contrôle de la sécurité
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DR	Dirigeant responsable
DRE	Direction de la Régulation Economique
ETOPS	Extended Range for Twin engine Operations— autorisation d'éloignement accordé à un bimoteur
FCL	Flight Crew Licensing — licences des personnels navigants
GSAC	Groupement pour la sécurité de l'aviation civile
JAA	Joint Aviation Authorities — Autorités conjointes de l'aviation civile
JAR	Joint Aviation Requirement — norme commune édictée par les JAA

Manex	Manuel d’exploitation
MME	Manuel de spécifications de maintenance de l’exploitant
ME	Manuel d’entretien de l'appareil
MGN	Manuel de Gestion de Maintien de la Navigabilité
MNPS	Minimum Navigation Performance Specifications— Spécifications minimales de performance de navigation
MOE	Manuel d'organisme d'entretien
OPS	Opérations
OCV	Organisme du contrôle en vol
RD	Responsable désigné
RQ	Responsable Qualité
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima— minimum de séparation verticale réduit
SMUH	Service médical d’urgence par hélicoptère

ADRESSES ET CONTACTS UTILES

DCS :	✉ 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15		
Sous direction Navigabilité et Opérations (DCS/NO) :		☎ 01.58.09.45.08	🖹 01.58.09.45.52
Sous direction des Personnels Navigants (DCS/PN) :		☎ 01.58.09.43.86	🖹 01.58.09.45.20
Sous direction des Méthodes et de la Qualité (DCS/MQ) :		☎ 01.58.09.44.74	🖹 01.58.09.47.41
DAC Centre-Est :	✉ Aéroport de Lyon-Satolas BP 601 69125 SATOLAS AEROPORT	☎ 04.72.22.55.00	🖹 04.72.22.55.09
Division transport aérien :		☎ 04.72.22.55.61	🖹 04.72.22.55.56
DAC Nord :	✉ Orly Sud 108 94396 Orly Aérogare Cedex	☎ 01.69.57.60.00	🖹 01.69.38.26.23
Division transport aérien :		☎ 01.69.57.77.25	🖹 01.69.57.76.61
DAC Nord-Est :	✉ Aérodrome de Strasbourg-Entzheim 67960 Entzheim	☎ 03.88.59.64.64	🖹 03.88.59.64.92
Division transport aérien :		☎ 03.88.59.63.03	🖹 03.88.59.63.52
DAC Ouest :	✉ Aérodrome de Brest-Guipavas BP 56 29490 Guipavas	☎ 02.98.32.02.00	🖹 02.98.32.02.05
Division transport aérien :		☎ 02.98.32.02.25	🖹 02.98.32.85.54
DAC Sud :	✉ Allée Saint Exupéry BP 60100 31703 Blagnac Cedex	☎ 05.62.74.64.00	🖹 05.62.74.64.09
Division transport aérien :		☎ 05.62.74.65.01	🖹 05.62.74.65.10
DAC Sud-Est :	✉ 1, rue Vincent Auriol 13617 Aix-En-Provence Cedex	☎ 04.42.33.78.78	🖹 04.42.33.76.04
Division transport aérien :		☎ 04.42.33.76.62	🖹 04.42.33.79.58
DAC Sud-Ouest :	✉ Aéroport Principal de Bordeaux-Mérignac BP 116 33704 Mérignac Cedex	☎ 05.57.92.81.00	🖹 05.57.92.81.81
Division transport aérien :		☎ 05.57.92.82.81	🖹 05.57.92.83.07
DAC Antilles-Guyane :	✉ 11, rue des Hibiscus BP 644 97262 Fort-de-france Cedex	☎ 0596.55.60.00	🖹 0596.60.02.09
Division transport aérien :		☎ 0596.55.60.25	🖹 0596.60.02.09
SAC Océan Indien:	✉ Aérodrome de Saint-Denis-Gillot BP 52 97408 St Denis Cedex 9	☎ 0262.72.87.87	🖹 0262.72.88.88
Subdivision transport aérien :		☎ 0262.72.87.25	🖹 0262.72.87.13

SAC Saint-Pierre et Miquelon :	✉ Boulevard de Port-en-Bessin BP 4265 97500 Saint-Pierre et Miquelon	☎ 0508.41.18.00	🖹 0508.41.18.18
Division transport aérien :		☎ 0508.41.18.10	🖹 0508.41.18.18

SEAC Nouvelle-Calédonie :	✉ BP HI 98849 Nouméa Cedex Nouvelle-Calédonie	☎ 00.687.26.52.00	🖹 00.687.26.52.02
Service du transport aérien :		☎ 00.687.26.52.77	🖹 00.687.26.52.06

SEAC Polynésie Française :	✉ BP 6404 98702 Faa'a Aéroport tahiti Polynésie Française	☎ 00.689.86.10.00	🖹 00.689.86.10.09
Division transport aérien :		☎ 00.689.86.10.61	🖹 00.689.86.10.69

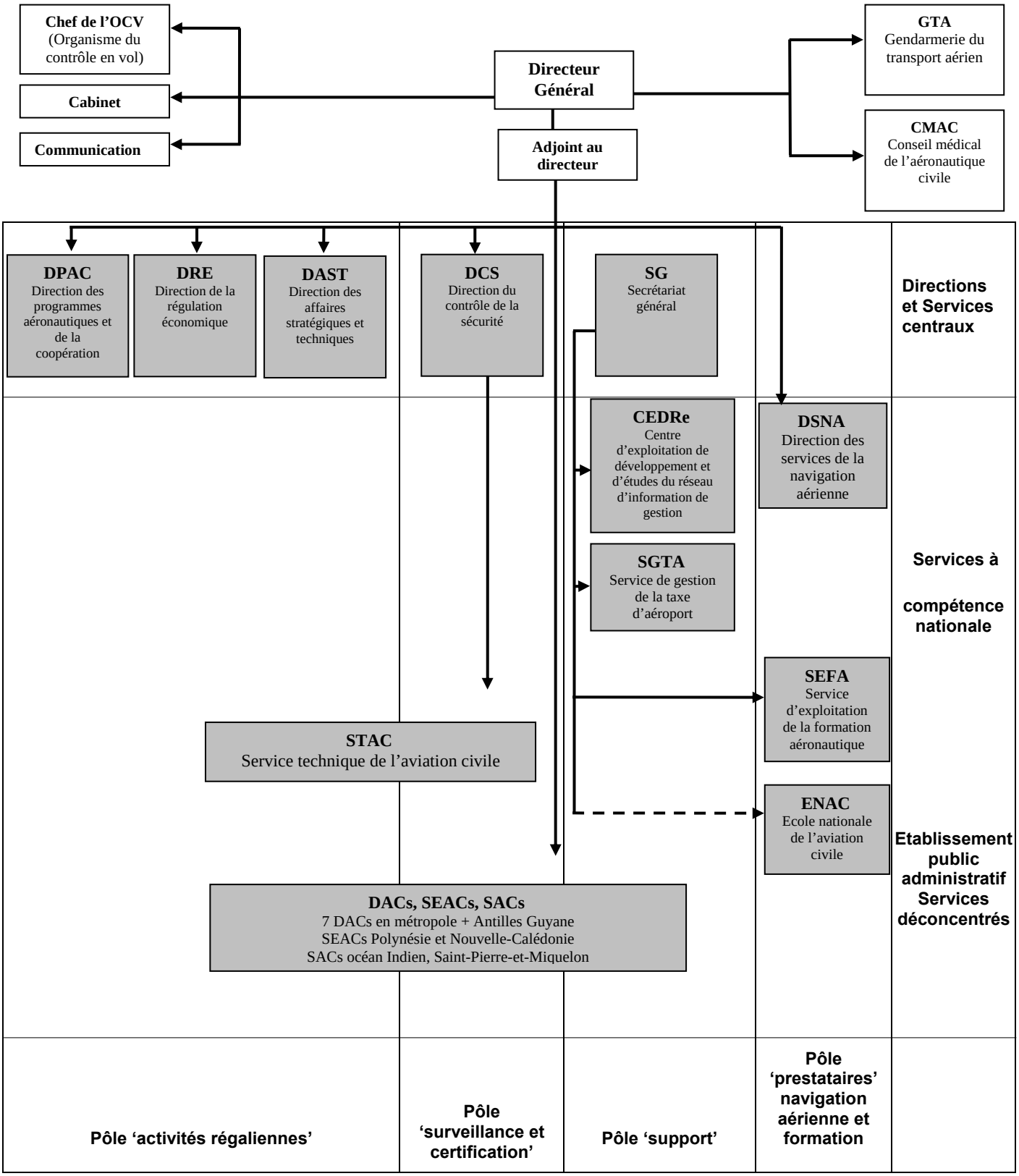
OCV :	✉ 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 Cedex	☎ 01.58.09.46.35	🖹 01.58.09.45.23

GSAC :	✉ 72/78 Grande Rue 92314 SEVRES CEDEX	☎ 01.46.90.48.00	🖹 01.46.90.48.48
Département entretien :		☎ 01.46.90.48.21	🖹 01.46.90.48.48

Les 7 Directions de l'aviation civile en métropole

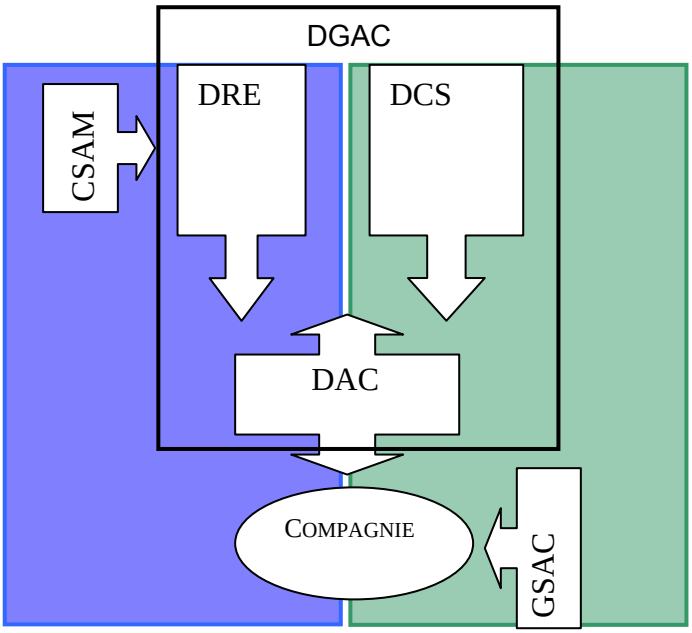
Fiche 1

L'ORGANISATION DE LA DGAC



Fiche 2

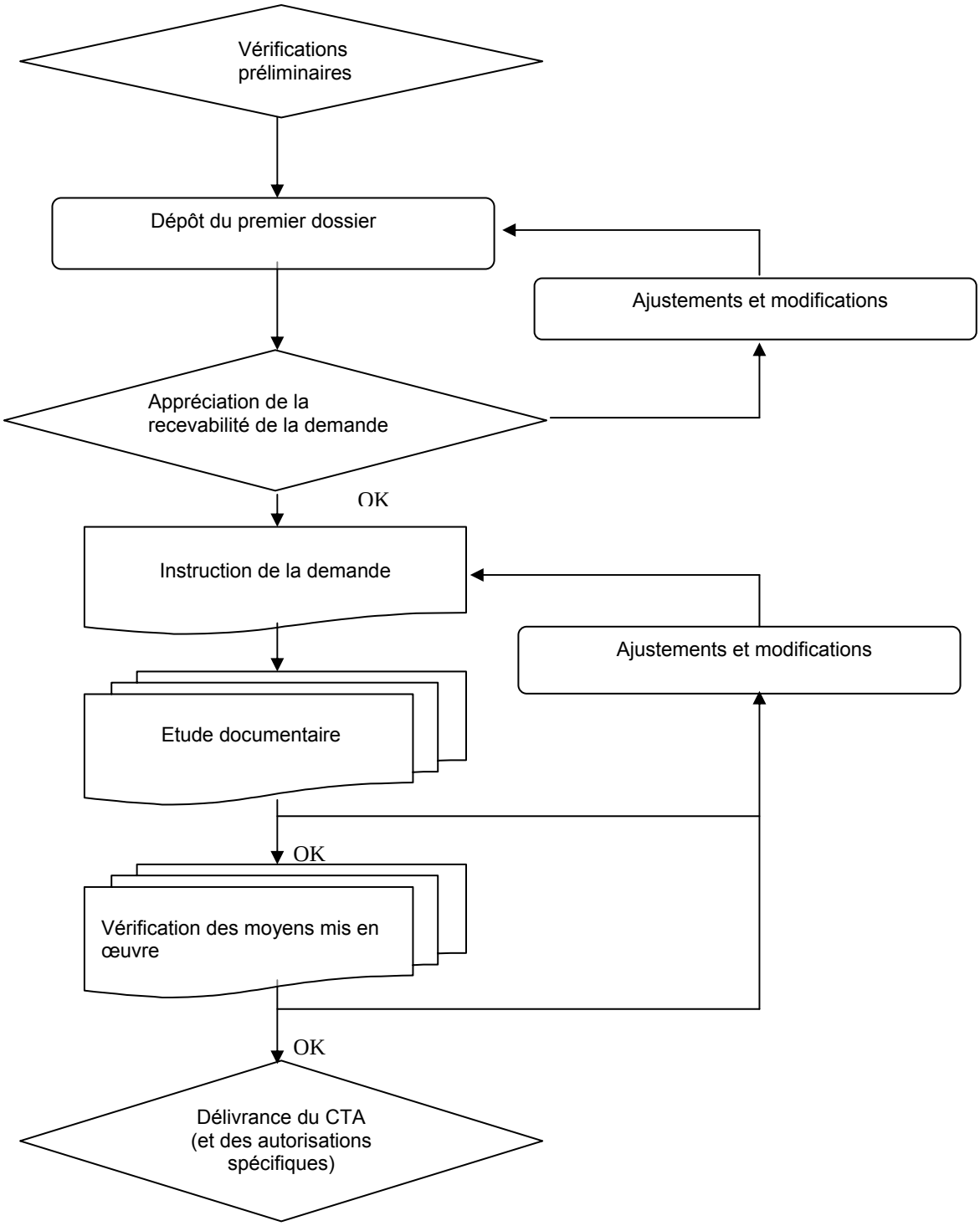
LE CONTROLE DES EXPLOITANTS



Contrôle économique et juridique **Contrôle technique**

Fiche 3

La procédure d'instruction du CTA



Fiche 4

LES PRINCIPAUX TEXTES DE REFERENCE

TEXTES REGLEMENTAIRES

• Règlement (CEE) N°2407/92 du conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JOCE n°L/240/1 du 24 août 1992)
• Règlement (CE) N°2042/2003 de la commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

• Code de l'Aviation Civile

• Arrêté du 12 mai 1997 modifié (« OPS 1 ») relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien (JO du 3 juin 1997)
• Arrêté du 13 septembre 2000 (« OPS 1/T ») portant adaptation des dispositions de l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien « OPS 1 » dans les pays d'Outre-Mer (JO du 29/09/2000)
• Arrêté du 23 septembre 1999 modifié (« OPS 3 ») relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien, bâti sur le même plan que l'OPS 1 (JO du 03/11/1999)
• Arrêté du 25 février 1985 modifié relatif à la composition, à la formation, à l'entraînement et aux contrôles des personnels navigants techniques d'hélicoptères (JO du 20/06/1985)
• Arrêté du 5 novembre 1987 modifié chapitre 6 relatif à la composition, à la formation, à l'entraînement et aux contrôles des personnels navigants commerciaux (JO du 05/01/1988)
• Arrêté du 29 mars 1999 modifié (« FCL 1 ») relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (JO du 29/06/1999)
• Arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (pour les autres membres d'équipage de conduite)(JO du 08/09/1981)
• Arrêté du 12 juillet 2005 (« FCL 2 ») relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'hélicoptères applicable au 1er janvier 2006.

Ces textes réglementaires se trouvent sous forme de documents spécifiques pour les principaux (OPS1, OPS 3 ou FCL 1, FCL 2…) ou dans le Recueil des Arrêtés, Décisions, Instructions et Circulaires (RADIC). A noter cependant que, quel que soit le document utilisé, seul fait foi le texte paru au Journal Officiel.

POUR SE PROCURER LES TEXTES REGLEMENTAIRES :

Site internet de l'aviation civile
www.aviation-civile.gouv.fr

Legifrance, l'essentiel du droit français
www.legifrance.gouv.fr

Site internet de l'Agence européenne de la sécurité aérienne
www.easa.eu.int

DGAC — Service de l'information aéronautique
8, avenue Roland Garros
BP 245
F-33698 MÉRIGNAC Cedex
Espace Vente :
Tél : +33 (0)5 57 92 56 68
Fax : +33 (0)5 57 92 56 69
http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/

Pour s'abonner aux fascicules du GSAC :

Bureau Véritas- Aéronautique & Espace
Bases de données et Publications Techniques
BP 55
31702 Blagnac Cedex – France
Tel : 33 (0)5 61 16 72 61 Fax : 33 (0)5 61 16 72 85
Adresse E-mail : virginie.boursier@fr.bureauveritas.com

Fiche 6

Les exigences réglementaires à respecter
ORGANISATION DE L'EXPLOITANT

• Mettre en place et maintenir une organisation appropriée (OPS1(3).180).

• Disposer d'un encadrement convenable, correctement adapté à la taille et au cadre de l'exploitation et capable d'assurer la surveillance et le contrôle de l'exploitation, ce qui implique la désignation d'un Dirigeant Responsable (DR) et de Responsables Désignés (RD) des 4 principales fonctions opérationnelles, responsables qui doivent être acceptables par la DAC (OPS 1(3).175).

• Adopter un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols (OPS 1(3).037).

• Définir une méthode de supervision des opérations aériennes approuvée par la DAC (OPS 1(3).195).

• Mettre en place un système qualité, qui doit couvrir tous les domaines de l'OPS 1(3) et être reconnu acceptable par la DAC ((OPS 1(3).180).

• Nommer pour faire fonctionner ce système un Responsable Qualité (RQ) qui doit être acceptable par la DAC (OPS 1(3).035).

Ces dispositions peuvent être adaptées au cas de chaque exploitant, en fonction de sa taille.
Une même personne peut cumuler plusieurs des fonctions d'encadrement identifiées par le règlement OPS 1(3).
Deux schémas d'organisation minimale à 2 personnes sont jugés acceptables pour les très petites structures, n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps :

1er schéma :	1 personne exerce les fonctions de DR et RQ 1 personne exerce les 4 fonctions de RD.
2ème schéma :	1 personne exerce les fonctions de DR et certaines fonctions de RD. Pour l'exercice de la fonction de RQ, la société peut avoir recours à une personne extérieure ou désigner une 3ème personne en son sein.

Fiche 7

Les exigences réglementaires à respecter
SYSTEME QUALITE

• Le Dirigeant Responsable (DR), responsable in fine du système qualité, définit la politique qualité de l'entreprise, au travers d'un engagement écrit et formel figurant dans la documentation qualité. La documentation précise le périmètre couvert par le système qualité, qui englobe au minimum les domaines de l'OPS1(3). L'engagement du DR présente les objectifs à atteindre, le premier d'entre eux étant naturellement la sécurité de l'exploitation.

• Le Dirigeant Responsable préside une revue de direction sur une base périodique préalablement définie. Celle-ci a pour vocation de piloter le système qualité, de faire le point des actions entreprises dans ce cadre, de passer en revue les mesures correctives et préventives décidées et évaluer son fonctionnement global.

• Le Responsable Qualité, qui doit avoir un accès hiérarchique direct au Dirigeant Responsable, fait fonctionner le système qualité. En particulier, il établit et gère le programme d'assurance qualité, bâti essentiellement autour d'un calendrier d'audits couvrant, sur 24 mois au maximum, l'ensemble des domaines de l'OPS1(3) (§ 4.6.1 de l'AMC 1(3).035).

• Le Responsable Qualité peut être lui-même « auditeur qualité ». Un auditeur qualité doit être compétent dans le domaine qu'il audite mais indépendant de celui-ci.

• Le Responsable Qualité doit avoir reçu une formation adéquate, incluant une formation à l'audit s'il est lui-même auditeur. Le Dirigeant Responsable et les Responsables Désignés doivent par ailleurs avoir reçu une formation à la qualité, qui peut être dispensée en interne par le Responsable Qualité.

• Une documentation qualité doit être établie soit sous la forme d'un manuel qualité distinct, soit partagée entre le chapitre A3 du manuel d'exploitation et le MGN (ou MME). Cette documentation inclut les procédures essentielles au fonctionnement du système qualité (revue de direction, audits, traitement des écarts et suivi des actions correctives, etc.) ainsi que les modèles de formulaires correspondants (compte rendu d'audit, demande d'action corrective, etc.).

• La surveillance des sous-traitants (§ 5 de l'AMC OPS1(3).035) et la maîtrise documentaire du périmètre OPS1(3) (§ 3.4 de l'AMC OPS1(3).035) incombent également au système qualité.

• Le système qualité peut être allégé dans le cas de petites ou très petites structures (§7 de l'AMC1(3).035) : cumul de fonctions, simplification des audits ou regroupement en une "liste de vérifications", documentation réduite.

Fiche 8

Les exigences réglementaires à respecter
MAINTENANCE DES AERONEFS

• ATELIERS DE MAINTENANCE

• L'entretien et la remise en service des appareils exploités en transport public ne peuvent être effectués que par des ateliers disposant d'un agrément Partie 145.

• Si la maintenance des appareils est entièrement sous-traitée à une ou des sociétés extérieures, aucun agrément spécifique autre que le CTA n'est exigé de l'entreprise exploitante.

• Si des actions de maintenance, même mineures et/ou partielles sont effectuées par l'entreprise exploitante, celles-ci doivent être réalisées dans le cadre d'un "atelier intégré".
Pour que cet atelier ait le droit de fonctionner, il doit disposer d'un agrément Partie 145. Les procédures de travail de cet atelier sont décrites dans un MOE (Manuel d'Organisme d'Entretien) dont l'entreprise doit se doter.

• SYSTEME D'ENTRETIEN

• Dans tous les cas, l'entreprise doit, pour être en conformité avec la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003 (ou la sous-partie M de l'arrêté OPS1(3)), disposer d'un système d'entretien formalisé.

• Le système d'entretien est décrit dans un Manuel de Gestion du maintien de la navigabilité MGN (ou MME Manuel de spécifications de Maintenance de l'Exploitant), distinct du MOE. Dans le cas où l'exploitant dispose d'un atelier intégré, bien que la réglementation prévoie la possibilité de regrouper le MOE et le MGN (ou MME) dans un même document (appelé alors MMOE), il est recommandé de les séparer.

• L'exploitant doit transmettre pour approbation les formulaires 4 de l'AESA des personnels d'encadrement du système de gestion de maintien de navigabilité.

• Le cas échéant, l'exploitant doit transmettre pour approbation les spécifications techniques des contrats d'entretien conclus avec des organismes de maintenance agrées Partie 145.

• Pour chaque type d'appareil, l'exploitant doit présenter un Programme d'Entretien pour approbation par la DAC. Le ou les ateliers Partie 145 (internes ou externes) qui assure(nt) l'entretien des appareils doivent s'y conformer.

• L'exploitant doit présenter un formulaire de CRM (Compte Rendu Matériel) pour approbation. Ce CRM doit être utilisé par les équipages et les mécaniciens conformément à la procédure d'utilisation associée également approuvée. Le paragraphe M.A.306 de la Partie M sous partie C détaille les éléments concernant l'entretien qui doivent figurer au CRM.

• Les MGN (ou MME), Programmes d'entretien et formulaire de CRM et sa procédure d'utilisation, parties techniques des contrats d'entretien, et les formulaires 4 AESA sont examinés en premier lieu par le GSAC, qui transmet son avis à la DAC avant que celle-ci ne les examine à son tour pour les approuver.

Pour la rédaction des documents liés à l'entretien, se reporter aux fascicules spécifiques publiés par le GSAC.

Fiche 9

Les exigences réglementaires à respecter
LES APPROBATIONS ET ACCEPTATIONS A OBTENIR

1. Introduction

On distingue plusieurs types d'approbations :

◊ **approbations / acceptations fondamentales**

Ce sont les approbations/acceptations qui sont indispensables à tout exploitant. Elles doivent en principe être délivrées avant la signature du Certificat de Transporteur Aérien ou avant l'inscription d'un type d'aéronef sur les Spécifications associées au CTA. Cependant, il peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels système qualité, LME...) qui font l'objet d'une approbation ou acceptation fondamentale et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une approbation ou acceptation ultérieure.

◊ **approbations mentionnées dans les spécifications opérationnelles**

Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes du CTA (exemples : autorisation CatII/CatIII, autorisation ETOPS, autorisation de transport de marchandises dangereuses, survol de zone hostile…)
Ces approbations font l'objet d'une mention dans les « spécifications opérationnelles » associées au CTA.

◊ **approbations / acceptations particulières**

Ces approbations et acceptations sont requises dans l'arrêté OPS dans deux cas :

- lorsque la réglementation prévoit la possibilité de s'écarter du cas général (ex : OPS 1.130 a.3. conditions de dispense d'emport du manuel de vol),
- lorsque les conditions d'exploitation sont particulières à l'exploitant et requièrent une approbation ou acceptation spécifique de l'autorité (ex : OPS 1.450 appendice 1 (f)(2) formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité lorsqu'aucun simulateur n'existe).

Il est à noter que la DAC n'est pas toujours à même de savoir si l'exploitant a besoin d'obtenir certaines approbations/acceptations liées aux spécifications opérationnelles ou particulières. C'est pourquoi **il est du ressort de l'exploitant de demander les approbations et acceptations particulières qui le concernent. Le dépôt du manuel d'exploitation ne peut en aucun cas être considéré comme une demande d'approbation ou d'acceptation et ne le dispense donc pas d'effectuer cette demande.**

2. Liste des approbations ou acceptations requises par l'OPS 1 pour les exploitants d'avions soumis à la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003.

Pour les exploitants soumis à la sous partie M de l'OPS 1, s'adresser à la DAC pour obtenir les éléments modifiés dans ce tableau

réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS **FONDAMENTALES** NON LIEES A UN TYPE D'AVION
1.035.c	**Système qualité**
1.175.h et i,	**Dirigeant responsable**
	Responsable désigné opérations aériennes
	Responsable désigné formation et entraînement des équipages
	Responsable désigné opérations au sol
MB702 a)	**Responsable désigné système d'entretien**
1.035.c	**Responsable qualité**
1.195	**Méthode de contrôle de l'exploitation définie par l'exploitant**
1.250.b	**Méthode de détermination des altitudes minimales de vol** *(non applicable si exploitation uniquement d'avions de classe de performance B en VFR de jour)*
1.430	**Mode de calcul des minima opérationnels d'aérodrome** *(non applicable si exploitation uniquement d'avions de classe de performance B en VFR de jour)*
MB 703 **MB 701.a.1** **MB 701.a.2**	**Agrément de gestion de maintien de navigabilité** **Spécification de gestion de maintien de navigabilité** **Programmes d'entretien aéronef de l'exploitant**
MB 701.a.4	**Contrats de sous-traitance de l'entretien**
MB 701.a.3	**C.R.M (compte-rendu matériel) de l'exploitant**
MB 702 a)	**Personnel d'encadrement de l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité**
1.940.a.4	**Procédures d'appariement de l'équipage de conduite**
5.1 de l'AMC OPS 1.945	**Superviseur pour les vols en ligne sous supervision lors des stages d'adaptation de l'équipage de conduite**
1.965.a.4.ii	**Agrément des contrôleurs en ligne de l'équipage de conduite**
2.2 de l'AMC OPS 1.975	**Catégorisation des routes et aérodromes**
6.5.1 arrêté 87	**Méthodes d'entraînement des PNC**
6.5.3.5.b arrêté 87	**Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC**
1.1040 . b	**Acceptation du contenu du manuel d'exploitation et approbation si nécessaire – parties A, C et D**
1.1045.c	**Structure du manuel d'exploitation**
1.1240	**Programmes de formation à la sûreté** *(non applicable si exploitation uniquement d'avions de classe de performance B en VFR de jour)*
1.1220.a	**Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés non autorisées)**

réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS **FONDAMENTALES** OU MENTIONNEES DANS LES SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES LIEES A UN TYPE D'AVION
1.005.e, App. 1 au MIN1.450.c.5et d.2, App. 1 au MIN1.430.a.4,1.965, 1.970.a.b. , AMC OPS 1.975.5	**Autorisation d'emploi de simulateur pour tout entraîneur synthétique de vol (STD), tel qu'un simulateur de vol (FS) ou un système d'entraînement au vol sur avion (FTD), qui remplace un avion dans le cadre de l'entraînement et/ou des contrôles**
1.030(a)	**Liste minimale d'équipements**
MB 701.a.2	**Programmes d'entretien d'aéronef de l'exploitant**
1.243 et 1.241	MNPS / RVSM Nat
1.241	RVSM Pac
1.241	RVSM WATRS
1.241	RVSM Eur
1.243	RNAV/RNP
1.245.a et 1.246	Procédures ETOPS
1.440.a.3 et 1.440 b et a.4 de l'app.1 au MIN1.430	Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
b.2 de l'app. 1 au MIN 1.440	Réduction du nombre d'approches et d'atterrissages effectuées lors de la démonstration opérationnelle, sur la base de l'expérience acquise par un autre exploitant détenteur d'un CTA délivré conformément à l'OPS 1 et utilisant le même type ou variante d'appareil et les mêmes procédures.
1.450.a.2	Programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité
g) de l'app 1 au MIN 1.440	Consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué
1.945(a)(3)	**Programme du stage d'adaptation**
1.965(a)(2)	**Programme d'entraînements et de contrôles périodiques des équipages de conduite**
App. 1 to OPS 1.965.a.3.iii.C	**Utilisation d'autres extincteurs que les extincteurs au halon pour les exercices de lutte anti-feu pendant les entraînement et contrôles périodiques des pilotes**
1.968.a.2	**Programme d'entraînement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes**
1.1040 . b	**Acceptation du contenu du manuel d'exploitation et approbation si nécessaire – parties B**
1.1155	Autorisation de transport de marchandises dangereuses
1.1220 a	Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés autorisées)

réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES AVIONS
1.070.b.1	Autres procédures de rangement si les armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (sûreté)
1.070.b.1	Autres procédures de rangement si les munitions des armes de sport ne peuvent être rangées en zone inaccessible aux passagers (marchandises dangereuses)
1.130.a.3	Conditions de dispense d'emport du manuel de vol
1.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (entretien)
1.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (autres que entretien)
App. 2 à l'OPS 1.175.b.4	Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant
OPS 1.175j	Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné

réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES AVIONS
1.175.c.1	Le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d'un CTA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités
App. 1 à l'OPS 1.175.e	Système pour informer l'Autorité des immatriculations figurant au CTA
App. 2 au MIN 1.430.c.b.1	Si l'opérateur désire changer la catégorie de ses avions en leur imposant de manière permanente une masse maxi à l'atterrissage inférieure pour les approches de précision de catégorie I
App. 1 au MIN 1.450.a)	Formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité
App. 1 au MIN 1.450.f.2	Formation sur avion pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe
1.475.b 1.485.a 1.560	Acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol
1.480.a.6	Configuration maximale en sièges passagers utilisée par l'exploitant, lorsque celle-ci est différente de celle figurant au manuel de vol
1.485.b 1.520.b	Données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance A, sur pistes mouillées et contaminées
App. 1 à l'OPS 1.495.c.3	Utilisation, en classe de performance A, des angles d'inclinaison latérale élevés pour le franchissement d'obstacles au décollage
1.510.b	Utilisation lors de l'atterrissage, approche en classe de performance A, d'un gradient de montée non standard en cas d'approche interrompue
App. 1 à l'OPS 1.515.a.3	Conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'approche à forte pente
1.515.a.4	conditions pour effectuer, en classe de performance A, des procédures d'atterrissage court
AMC OPS 1.530.c.5 et AMC OPS 1.565.d.4	Décollages en classe de performance B et C, des facteurs de correction pour des pistes de pente supérieure à 2%
1.542.a	Approbation pour ne pas utiliser, en route, un site terrestre en cas d'atterrissage forcé des avions monomoteurs de classe de performance B
App 1 à l'OPS 1.550.a.1	Conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'approche à forte pente
App 2 à l'OPS 1.550.a.2	conditions pour effectuer, en classe de performance B, des procédures d'atterrissage court
1.555.b 1.600.b	Données 'équivalentes' relatives aux performances, en classe de performance B et C, sur pistes mouillées et contaminées
App. 1 à l'OPS 1.605.b	Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages
App. 1 à l'OPS 1.605.d.1	Marges de centrage et procédures opérationnelles associées
1.615.a.3	Autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage
1.620.g	Approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant
App. 1 à l'OPS 1.625.a.1.ii	Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage
App. 1 à l'OPS 1.625.c	Utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire
1.625.c	Utilisation de procédures alternatives concernant la documentation de masse et centrage
1.670.b	Approbation pour remplacer l'équipement radar météo par un autre système pour les avions de masse maximale certifiée au décollage $\leq$ 5,7 t et de configuration maximale approuvée en siège passagers $\leq$ 9
Ops 1.915 de l'app 1 à l'OPS 1.005.a	Dans le cas d'exploitation d'avions de classe de performances B : système simplifié de CRM, adapté au type d'exploitation
MA 706 e)	Responsable désigné entretien employé par atelier Partie 145 lié par contrat
App. 1 à l'OPS 1.940.f	Suppléant du membre d'équipage chargé de la fonction mécanique

réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES AVIONS
1.978.a	Extension des périodes de validité des entraînements et contrôles dans le cas des programmes de qualification avancée
1.980.c	Utilisation d'une dispense en ce qui concerne les exigences d'entraînement, de contrôle et d'expérience récente pour l'exercice sur plus d'un type ou variante
1.980.d	Procédures appropriées pour l'exercice, par l'équipage de conduite, sur plus d'un type ou variante
1.981	Procédures appropriées et/ou restrictions opérationnelles pour l'activité sur hélicoptère et avion:
§ 6.3.4 arrêté 87	Utilisation de plus de 3 spécialisations pour un PNC
1.1040.m	Autorisation pour présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier
1.1055.b	Autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document

3. Liste des approbations ou acceptations requises par l'OPS 3 pour les exploitants d'hélicoptères soumis à la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003.

Pour les exploitants soumis à la sous partie M de l'OPS 1, s'adresser à la DAC pour obtenir les éléments modifiés dans ce tableau

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS **FONDAMENTALES** NON LIEES A UN TYPE D'HELICOPTERE
3.035.c	**Système qualité**
3.175.h et i,	**Dirigeant responsable**
	Responsable désigné opérations aériennes
	Responsable désigné formation et entraînement des équipages
	Responsable désigné opérations au sol
MB702 a)	**Responsable désigné système d'entretien**
3.035.c	**Responsable qualité**
3.195	**Méthode de contrôle de l'exploitation définie par l'exploitant**
3.250.b	**Méthode de détermination des altitudes minimales de vol**
3.430	**Mode de calcul des minima opérationnels d'aérodrome**
MB 703 **MB 701.a.1** **MB 701.a.2**	**Agrément de gestion de maintien de navigabilité** **Spécification de gestion de maintien de navigabilité** **Programmes d'entretien aéronef de l'exploitant**
MB 701.a.4	**Contrats de sous-traitance de l'entretien**
MB 701.a.3	**C.R.M (compte-rendu matériel) de l'exploitant**
MB 702 a)	**Personnel d'encadrement de l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité**
6.5.3.6. arrêté 85	**Agrément des contrôleurs EL (et HL) de l'équipage de conduite**
6.5.1 arrêté 85	**Méthodes d'entraînement des PNC**
6.5.3.6 arrêté 85	**Agrément des personnels chargés des contrôles des PNC**
3.1040 . b	**Acceptation du contenu du manuel d'exploitation et approbation si nécessaire**
3.1045.c	**Structure du manuel d'exploitation**
3.1240	**Programmes de formation à la sûreté**
3.1220.a	**Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés non autorisées)**

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS FONDAMENTALES OU MENTIONNEES DANS LES SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES LIEES A UN TYPE D'HELICOPTERE
3.030(a)	Liste minimale d'équipements
MB 701.a.2	Programmes d'entretien aéronef de l'exploitant
App 1 OPS 3.005(d)	Agrément SMUH
App 1 OPS 3.005(e)	Exploitation en zone hostile hors zone habitée
App 1 OPS 3.005(f)	VFR de jour sur routes navigables à vue
App 1 OPS 3.005(g)	VFR de jour de A vers A
App 1 OPS 3.005(h)	Hélitreuillage
App 1 OPS 3.005(i)	Sites d'intérêt public
3.243	RNAV/RNP
3.440.a.3 et 3.440 b et App.1 au MIN3.430.a.4	Opérations de catégorie II ou III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima spécifiés
App. 1 au MIN 3.440.d.3	Nombre d'approches effectuées lors de l'évaluation initiale du système embarqué pour les opérations par mauvaise visibilité avec une DH $\geq$ 50 ft
3.450.a.2	Programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité
i) de l'app 1 au MIN 3.440	Consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué
d.2 de l'app. 1 au MIN 3.450 et a.4 de l'app. 1 au MIN 3.430	Autorisation d'emploi de simulateurs pour les stages d'adaptation aux approches de précisions et pour l'entraînement à l'utilisation de minimas de décollage en dessous des minimas spécifiés
3.517 et 3.540.a.4	Exploitation d'hélicoptères avec un temps d'exposition à une défaillance de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage en CP2 ou CP3
§6.5.1 et 6.5.3.7 arrêté 85	Programme d'entraînements et de contrôles périodiques des équipages de conduite
3.1155	Autorisation de transport de marchandises dangereuses
3.1220.a	Programme de formation au transport aérien des marchandises dangereuses (sociétés autorisées)

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES HELICOPTERES
App.1 au 3.005.d a.3.iii	1 séance sur 2 d'entraînement peut être effectuée sur un dispositif d'entraînement synthétique approuvé
c.2.i.A de l'app.1 au 3.005(d) et a.2.ii et v, b.2 et b.5 de l'app 1 au 3.517	Approbation pour impasse panne moteur au décollage et à l'atterrissage
d.2.ii.A de l'app.1 au 3.005.f	Forme simplifiée du plan de vol exploitation
d.5 de l'app.1 au 3.005.f	Allégements relatifs à l'élaboration d'un plan de vol circulation aérienne
d.9 de l'app.1 au 3.005.f	Présentation audiovisuelle pour l'information des passagers
d.12 et d.16 de l'app.1 au 3.005.f	Allégements relatifs à l'emport et à l'utilisation d'oxygène
d.22 de l'app.1 au 3.005.f	Auto-information à la sûreté
c.4 de l'app.1 au 3.005.g	Allégements relatifs à l'élaboration d'un plan de vol circulation aérienne
c.9 et c.12 de l'app.1 au 3.005.g	Allégements relatifs à l'emport et à l'utilisation d'oxygène
3.130.a.3	Conditions de dispense d'emport du manuel de vol
3.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (entretien)
3.135.b	Support autre que support papier pour les informations supplémentaires et formulaires de bord (autres que entretien)
b.4 de l'app. 2 à l'OPS 3.175	Nomination d'un responsable désigné déjà responsable chez un autre exploitant
b.5 de l'app. 2 à l'OPS 3.175	Acceptation pour qu'une même personne assume plus d'un poste désigné

Réf OPS ou règlement (CE) 2042/2003	APPROBATIONS / ACCEPTATIONS PARTICULIERES HELICOPTERES
e. de l'app. 1 à l'OPS 3.175	Système pour informer l'Autorité des immatriculations figurant au CTA
3.175.c.1	Le postulant à un CTA ne doit pas être détenteur d'un CTA délivré par une autre Autorité sauf approbation des deux Autorités
MIN 3.295.d)6	Approbation des procédures si héliport de dégagement en mer
b.3.x de l'app. 1 au MIN 3.430	Références visuelles non standard pour les approches classiques
f.iv de l'app. 1 au MIN 3.440	Programme de démonstration réduit pour l'utilisation d'aéronef déjà approuvé LVO dans un autre Etat JAA
a de l'app. 1 au MIN 3.450	Formation abrégée aux opérations par mauvaise visibilité
Note 2 de l' app. 1 au MIN 3.455	Autres systèmes de guidage pour les opérations tout temps
f.2 de l'app. 1 au MIN 3.450	Formation sur hélicoptère pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR < 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe
3.475.b	Acceptation dans le manuel d'exploitation de données supplémentaires relatives aux performances non disponibles dans le manuel de vol
3.480.a.1 et AMC	Equivalent acceptable de certification catégorie A
3.480.a.15	Configuration maximale en sièges passagers utilisée par l'exploitant, lorsque celle-ci est différente de celle figurant au manuel de vol
b.1.i de l'app. 1 au 3.517	Acceptation des statistiques de défaillances de groupe motopropulseur sur le type d'hélicoptère et le type de moteur, et de l'évaluation du temps d'exposition
b.2.iii de l'app.1 au 3.517.b.2.iii	Pour les types d'hélicoptère dont le constructeur n'assure plus l'élaboration de procédures spécifiques pour le décollage et l'atterrissage, l'exploitant peut élaborer de telles procédures à condition qu'elles soient acceptées.
3.517(a) et app 1	Exploitation en CP2 avec temps d'exposition jusqu'au 31.12.2009 ;
3.517(b)	CP2, aires en terrasse, zone hostile non habitée, jusqu'au 31.3.2005
b. de l'app. 1 à l'OPS 3.605	Utilisation de masses forfaitaires spéciales pour les éléments de chargement autres que les passagers et les bagages
d.1 de l'app. 1 à l'OPS 3.605	Marges de centrage et procédures opérationnelles associées
3.615.a.3	Autres masses forfaitaires de l'équipage pour le calcul du centrage
3.620.h	Approbation des valeurs forfaitaires de masses passagers et bagages définies par l'exploitant
a.1.ii de l'app. 1 à l'OPS 3.625	Omission de certaines informations sur le document de masse et centrage
c de l'app. 1 à l'OPS 3.625	Utilisation de systèmes embarqués de masse et centrage comme source primaire
3.625.c	Utilisation de procédures alternatives concernant la documentation de masse et centrage
3.660 et	Radio-altimètre : moyen équivalent (survol de l'eau)
3.820	ELT(AD): moyen équivalent (survol de l'eau hostile)
3.837.a.6	Equipement des portes, fenêtres ou autres ouvertures dans le compartiment passagers autorisées de manière à être utilisable en cas d'urgence.
MA 706 e)	Responsable désigné entretien employé par atelier Partie 145 lié par contrat
3.1040.m	Autorisation pour présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier
3.1055.b	Autorisation pour ne pas tenir de carnet de route si autre document

Fiche 10

Les exigences réglementaires à respecter
COMPETENCES ET CONTROLES DES EQUIPAGES

Avions

• La sous-partie N « Équipages de conduite » de l'OPS 1 fixe les dispositions concernant la composition, la formation, l'entraînement et les contrôles des personnels navigants techniques.

• Le chapitre 6 de l'arrêté du 5 novembre 1987 fixe les dispositions concernant la composition, la formation, l'entraînement et les contrôles des personnels navigants commerciaux (JO du 05/01/1988)

• Les conditions d'agrément des personnels chargés des vols en ligne sous supervision et des contrôles en ligne sont définies par l'instruction du 17 mars 1999 (J.O. du 27 mars 1999).

• L'OPS1 limite par ailleurs le nombre de types ou variantes d'aéronefs sur lesquels un membre d'équipage de conduite peut exercer (OPS 1.980 et 1.981).

• Une instruction du 9 juin 1999 prise en application du FCL 1 (arrêté du 29 mars 1999) fixe la liste des classes et types d'avion

• Un arrêté du 4 mai 1999 fixe les titres aéronautiques et compétences nécessaires pour exercer sur avion multipilote en transport aérien public.

Hélicoptères

• Le chapitre 6 de l'arrêté du 25 février 1985 fixe les dispositions concernant la composition, la formation, l'entraînement et les contrôles des personnels navigants d'hélicoptères.

Fiche 11

AFFRETEMENTS D'AERONEFS

L'article L323-1 définit l'affrètement d'un aéronef comme « l'opération par laquelle un fréteur met à disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage ».
L'OPS 1(3).165 prévoit que l'affrètement d'un aéronef d'un autre exploitant (qu'il soit de l'Espace Economique Européen ou hors Espace Economique Européen) doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'autorisation de l'Autorité.
La circulaire relative aux affrètements réalisés par des compagnies aériennes françaises du 17 avril 1990 alliée à l'annexe sur les conditions techniques relatives aux affrètements, franchise et partage de code du 17 décembre 1999 précise les modalités pratiques d'approbation des affrètements.

Les grandes lignes de ces modalités peuvent être résumées comme suit :

1) Autorité responsable
L'autorité responsable de formuler l'approbation de l'affrètement est celle qui est en charge du contrôle économique et juridique de l'entreprise qui affrète.

2) Obligation de l'affréteur
L'affréteur conserve la responsabilité du maintien des normes. Il doit justifier des moyens utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement. L'affréteur doit avoir prévu dans la description de son système qualité, l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour inclure les entreprises affrétées dans son programme d'assurance qualité (sélection et surveillance du sous-traitant)

3) Principe général
Pour qu'une entreprise de transport aérien française puisse affréter une autre compagnie, elle doit constater et pouvoir démontrer, par un réel processus technique que les moyens et procédures mis en œuvre par le fréteur garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par la réglementation technique française.
La teneur du processus technique dépendra

- de la nationalité de l'exploitant
- de la durée de l'opération (affrètement ponctuel ou non ponctuel[1]),
- des informations connues par l'administration sur le fréteur (compagnie majeure ou non)[2].

Une compagnie peut proposer pour approbation une liste de compagnies ponctuellement affrétables qui sera valable une année. Les audits effectués par une compagnie ne sont pas transférables à une autre compagnie pour les affrètements non ponctuels. Ces audits ont une durée de validité de deux ans.

[1] (sauf exception) est considéré comme ponctuel l'affrètement d'une durée inférieure ou égale à 7 jours
[2] est considérée comme majeure une compagnie d'un état internationalement reconnu en matière d'aviation dont le nombre de passagers.kilomètres transportés par an sur des liaisons internationales est supérieur à 15 milliards.

Fiche 12

EXIGENCE DE CTA

Les vols soumis à licence 2407/CEE sont soumis, en matière d'entretien, à la partie M sous partie G du règlement (CE) 2042/2003.

	Vols locaux Circulaires sans escale Moins de 30 minutes **et** moins de 40 km du point de départ (défini par le R330-1)	**Vols touristiques** Circulaires sans escale Plus de 30 minutes **ou** plus de 40 km	**Vols de A vers B**
AVION			
K > 5 Ou tout avion à turboréacteur Cas particulier des classes de performance B	**CTA OPS1** (*soumis à licence nationale*) Possibilité d'utiliser l'app 1 à l'OPS 1.005 (a) vols de A vers A	**CTA OPS1** (*soumis à licence nationale*) Possibilité d'utiliser l'app 1 à l'OPS1.005(a) vols de A vers A	**CTA OPS1** (*soumis à licence 2407/CEE*) Possibilité d'utiliser l'app 1 à l'OPS1.005(a) vols de A vers A
K ≤ 5 sauf avions à turboréacteur Cas particulier des classes de performance B	Conditions d'exploitation des vols sous arrêté du 24/07/1991	**CTA OPS1** (*soumis à licence nationale*) Possibilité d'utiliser l'app 1 à l'OPS1.005 (a) vols de A vers A	**CTA OPS1** (*soumis à licence 2407/CEE*) Possibilité d'utiliser l'app 1 à l'OPS1.005 (a) vols de A vers B
HELICOPTERE			
K > 3 - Monomoteur de moins de 3175kg et transportant au plus 6 passagers. - Autres hélicoptères - Cas particulier du VFR de jour : - hélicoptères < 3175kg - hélicoptères ≥3175kg	**CTA Restreint** en conformité avec l'**OPS3R** à obtenir avant le 30/09/05 (*soumis à licence nationale*) **CTA OPS3** (*soumis à licence nationale)* Possibilités d'utiliser : - l'app 1 à l'OPS3.005(f) - l'app 1 à l'OPS3.005(g)	**CTA OPS3** avec transition possible par CTA provisoire dont la durée est limitée à 10 mois *(soumis à licence nationale*) Possibilités d'utiliser : - l'app 1 à l'OPS3.005(f) - l'app 1 à l'OPS3.005(g)	**CTA OPS3** *(soumis à licence 2407/CEE*) Possibilités d'utiliser : - l'app 1 à l'OPS3.005(f)
K ≤ 3 Cas particulier du VFR de jour hélicoptères <3175kg	Conditions d'exploitation des vols sous arrêté du 24/07/1991	**CTA OPS3** avec transition possible par CTA provisoire dont la durée est limitée à 10 mois *(soumis à licence nationale)* Possibilités d'utiliser l'app 1 à l'OPS3.005(f)	**CTA OPS3** *(soumis à licence 2407/CEE)* Possibilités d'utiliser l'app 1 à l'OPS3.005(f)

K= capacité d'emport y compris l'équipage. Cette capacité d'emport est celle du R.330-1 du Code de l'Aviation Civile. C'est la capacité offerte par l'opérateur pour le vol considéré en termes de places ou de charge, augmentée du nombre de membres d'équipage, indépendamment de la capacité maximale autorisée par les documents de navigabilité de l'aéronef utilisé.